

Du port d'Anthon aux abords de Lyon :

Les anciens péages sur le Rhône, évocateurs du trafic fluvial d'autrefois



Les textes du moyen âge distinguent les péages " par terre ", prélevés au voisinage des routes et des ponts, et les péages " par eau " établis sur les rivières, au niveau des ports fluviaux.

Ces derniers installés jadis sur le Rhône, le long des rives du Velin, étaient plus productifs que les douanes terrestres. C'est ainsi qu'à Saint-Symphorien-d'Ozon, où se percevaient les deux variétés de taxes sur la circulation, le péage par terre, campé sur la route très passante de Lyon à Vienne « qui avait valu 80 livres, valait tout au plus 300 livres au début du xviii^e siècle », tandis que le péage par eau, « perçu sur le Rhône au port le plus proche » de Sérézin, fut arrenté jusqu'à 1.100 livres (1).

Cette simple remarque révèle toute l'activité qui régnait autrefois sur le Rhône. Un nombre étonnant de bateaux et de radeaux descendaient ou remontaient le fleuve, sans que les " marins " fussent rebutés par les caprices de son cours ou les longs détours qu'imposaient ses méandres, ses bras vifs ou délaissés, ses îles, ses îlots broussailleux, ses brosses ou ses broteaux.

Toutes les denrées lourdes ou encombrantes, nécessaires aux besoins de Lyon, de Vienne ou de la vallée du Rhône : les bois, le foin, le blé, le vin, les fromages, le sel, le sable, la chaux, les pierres en particulier étaient confiées à des bateaux à fonds plats appelés *plana* ou *plata* ou à des radeaux que l'on voyait glisser en longues files.

*

Ce commerce nautique existait déjà à l'époque romaine et l'on peut imaginer le nombre de péniches qui ont dû parcourir le Rhône simplement pour transporter à Vienne ou à Lyon ces innombrables « pierres de choïn » nécessaires à la construction des monuments antiques, extraites des carrières de Fay, de Villebois, de Montalieu ou d'ailleurs.

Nulle part dans l'Empire romain, la circulation sur les rivières ne fut intense comme en Gaule : elle faisait l'admiration de Strabon et « c'est, dit M. A. Grenier, l'image de l'ancienne Gaule celtique et même préceltique que nous apercevons dans la Gaule romaine. La tradition de cette batellerie fluviale remonte

(1) Man. du XVIII^e siècle, Biblioth. Grenoble. Fonds Dauphinois R. 80. — Le souvenir des anciens bateliers du Rhône est conservé à Saint-Symphorien-d'Ozon dans le vocable de l'antique chapelle de Notre-Dame des Mariniers.

fort haut dans le passé, peut-être jusqu'à l'âge lointain des stations néolithiques bâties sur pilotis » qui ont existé le long des délaissés du Rhône (Chantre a signalé l'existence de pilotis dans les anciens marais de Vaulx-en-Velin).

D'ailleurs, Lyon, à l'époque gallo-romaine, devait une partie de sa primauté à ses bateliers qui rayonnaient sur le Rhône, la Saône et leurs affluents : ils constituaient des corporations de nautes des plus puissantes et des plus actives : leurs inscriptions lapidaires sont nombreuses. Sur la foi de l'une d'elles, M. Amable Audin rappelait dernièrement la tradition nautique du pays de Condat, pays symétrique au Velin, au-delà du Rhône, qui comprenait le confluent de la Croix-Rousse avec sans doute Miribel et son aqueduc romain.

Le cours du fleuve présentait cependant des difficultés aussi grandes que de notre temps et même plus grandes, si l'on songe que la force motrice était essentiellement fournie par l'homme : les anciens ne savaient pas très bien atteler le cheval ; le collier rigide qui a permis la traction animale des bateaux n'est entré en usage qu'à partir du IX^e siècle.

Les bateaux étaient tantôt mus à la rame, tantôt tirés par des équipes de haleurs. Sidoine Apollinaire fait allusion dans une de ses lettres à ces haleurs de Lyon dont il entendait les chants sur les bords de la Saône.

« Le long de toutes les rivières de Gaule, durant toute l'antiquité, écrit M. A. Grenier, dès avant les temps romains et sans doute jusqu'à une époque assez voisine de la nôtre, nous pouvons imaginer avec le mouvement des barques le choc des haleurs courbés sur la corde qu'ils tirent, qu'ils tirent en chantant pour se faire courage comme les bateliers de la Volga. L'antiquité qui a vécu de leur peine et de leur souffrance pour le transport des matériaux nous a transmis inconsciemment l'écho poétisé de leur plainte » (2).

**

À l'époque mérovingienne, en dépit des conditions politiques défavorables, la circulation fluviale demeurait intense, le Rhône était toujours sillonné de barques. Mais après les grandes invasions, l'administration locale à demi détruite et repliée sur elle-même entretenait bien mal les berges des voies fluviales. M. Chaume cite à ce sujet un diplôme de Childébert rappelant l'obligation légale qui incombait aux riverains de ménager des chemins de halage (3).

Cette coutume qui obligeait les voisins à « entretenir la largeur d'une perche le long des rivières, pour tirer les bateaux à l'aller et au retour » est sans doute à l'origine de certaines taxes féodales

(2) A. Grenier, Arch. Gal-rom. p. 558. — La tradition des haleurs lyonnais s'est maintenue jusqu'au début du XIX^e siècle avec la compagnie des "modères" qui remontaient les chalands sur la Saône. Une étude récente de M. Henri Poncet vient d'en retracer la vie et l'organisation : "Miroir de l'histoire", n° 14, mars 1951, p. 99.

(3) "Teneant autem peticam legalam, sicut mos est, ad ducendas naves et reducendas". M. Chaume, "Les origines du Duché de Bourgogne" 11, 2, p. 657.

36

perçues sur la navigation par eau par les seigneurs riverains.

D'après l'opinion autorisée de M. Grenier, les péages devaient déjà entraver la circulation fluviale à l'époque galloise (4) et les Romains avaient institué des postes douaniers n'eu partout dans l'Empire, même au passage des rivières (5).

Les "tonlieux" se multiplièrent à l'époque mérovingienne, et les féodaux n'eurent garde de les supprimer, tant et si bien que les postes de douane foisonnaient autrefois sur le Rhône : on en comptait, au XV^e siècle, une trentaine de Lyon à Aigues-Mortes. Leur densité n'était pas moindre en amont de Lyon. Les Bureaux de péage établis sur les berges du Velin en font foi.

Le Rhône abordait notre territoire en face du confluent de l'Ain, à Anthon. Il y avait là une antique forteresse, une poype, un "portus". Rien de surprenant de trouver un bureau de douane au port d'Anthon, lieu de transit et de surveillance sur le fleuve.

D'après Guy Allard, ce péage perçu sur le Rhône aurait été établi par permission du Dauphin Louis, futur Louis XI, au profit du marquis de Saluces, seigneur d'Anthon (6). Il n'en est rien. A cette époque cependant, une enquête eut lieu et un jugement fut rendu le 27 avril 1446, au sujet des abus commis par ce puissant féodal dans la perception des péages. Ce seigneur fut maintenu dans ses droits, mais un tarif officiel des taxes, une "pancarte" fut établie à cette date (7). Le péage d'Anthon existait depuis longtemps.

Dès le XII^e siècle, les primitifs chevaliers du lieu accordaient la franchise aux religieux du voisinage (8).

Guichard d'Anthon, dit Junior, en exempta de nouveau en 1218 les chartreux de Porte : « Un convers ou un délégué de la maison de Porte, disait-il, ne sera tenu de payer aucune variété de péage quand il transportera quelque chose par terre ou par eau à la montée ou à la descente dans aucun lieu de ma seigneurie » (9).

Le même Guichard reconnaît en 1225 que ses prédécesseurs ont affranchi les Hospitaliers de Jérusalem de Charvieu « du péage de toutes marchandises, quand ils avaient à en faire le transit par sa terre ou par eau » (10).

En 1326, c'est Hugues de Genève qui, en tant que seigneur d'Anthon, confirme aux chartreux de Porte « l'exemption de tous droits de péage et de pontonage » (11). Car, en plus du port d'Anthon, surveillé par la forteresse féodale, les seigneurs du lieu contrôlaient deux autres passages sur le Rhône : le port de Loyette (portus Aloetarum au XV^e siècle) et le port du Rhône, à Villette (portus Rodagni, à la même époque).

Plus tard, quand René de Bathernay, comte du Bouchage, prit à bail, le 5 octobre 1540, les terres et baronnies d'Anthon

(4) A. Grenier, I. c. p. 600, notes.

(5) Lyon était un important centre douanier : on a retrouvé au vieux port fluvial sur la Saône, près de la place du Change, de nombreux plombs de la douane à l'emplacement où ils avaient été jetés à l'époque romaine.

(6) Guy Allard, Dict. du Dauphiné, T. I, p. 314.

(7) Fonds Dauphinois, Fiches Pilot de Thorey, n° 7-906, no. 584, fo. 92.

(8) Carl, lyonnais, I, p. 95.

(9) id. I, p. 204.

(10) id. I, p. 279.

(11) Arch. de l'Ain, H, 230.

36

et d'Auberives, ces seigneuries comprenaient encore leurs péages (12) et l'ordonnance de 1662 permit au sieur Bathernay de l'époque, de continuer de percevoir des péages à Anthon suivant la pancarte du 27 avril 1446.

Les douanes d'Anthon par terre et par eau ne furent définitivement supprimées qu'au xviii^e siècle : un premier arrêt du Conseil du Roy du 17 septembre 1737 « maintient le sieur Vidaud de la Tour (seigneur d'Anthon) dans le droit de péage sur le Rhône, mais supprime le droit de péage par terre prétendu par ledit Vidaud ». Finalement un second arrêt du conseil du 28 février 1788 « éteint et supprime tous droits de péage dépendant de la baronnie d'Anthon » (13).

Ces taxes ne rapportaient rien à l'Etat, les temps féodaux étaient révolus et l'on était à la veille de la Révolution. Ce qui ne fait aucun doute, c'est le caractère antique de ces droits d'usage et de péage perçus au port d'Anthon : *usagia et pedagia*, disait déjà Guichard d'Anthon, en 1218.



Le péage dit de Jonage, paraît avoir une ancienneté analogue avec cette différence qu'il était double à Porigine : le seigneur de chaque rive y tenait un poste douanier.

Au xiii^e siècle le Comte de Savoie était suzerain de la rive gauche. En 1252, Drodon de Beauvoir reconnaît tenir en fief libre de Philippe de Savoie " Jonage et ses confins " (14). Les Savoyards, pour surveiller à la fois le Rhône et leur frontière, élevèrent à Jonage un imposant château en briques dont on peut admirer encore les ruines puissantes recouvertes de lierre ; ils affectèrent les revenus de leur douane fluviale à l'entretien des remparts de cette forteresse : d'où le nom de " vingtain de Jonage " donné à ce péage (15). Il se percevait « sur le fleuve du Rhône, au port de Jons, rière Jonage, appelé le port de la Riorle ».

Après la défaite de Varey en 1325, quand les arbitres préparèrent un traité de paix au nom du Dauphin, ils déclarèrent vouloir sauvegarder « le vingtain du Comte de Savoie à Jonage » (16).

Les princes savoyards entretenirent un certain temps, à Jonage, un officier fonctionnaire : un châtelain, puis, en 1346 le comte Amédée engageait « à Humbert Richard, seigneur de Saint-Priest, pour 4.000 écus d'or vieux, du roi Philippe, le chastel de Jonage situé sur la rivière du Rhône, où il y a péage où l'on tire le vingtième de toutes les marchandises et denrées montantes ou descendantes » (17).

Ce seigneur engagiste jouissait de ses revenus lors du traité d'échange de 1355 qui plaçait définitivement Jonage, son château et son péage savoyard, dans le domaine delphinal.

Les féodaux de la rive droite, les seigneurs de Montluel, en Bresse, exploitaient également un péage sur le Rhône de toute antiquité.

(12) Fonds dauphinois, Fiches Pilot, I, c. fo 92.
(13) Fonds dauphinois, C. 8.915.
(14) Parchemin original, Arch. de l'Isère, B. 3.804.
(15) cf. le Vingtain de Quirieu qui se percevait sous forme de péage au port de Vertrieu.
(16) Gr. Cart. de l'île Barbe, I. 453-63.
(17) Arch. de l'Isère, B. 3.615.

Humbert de Montluel en 1217 au exemple les chartreux de Porte : « aucun envoyé de cette maison ne sera tenu de payer péage dans toute sa terre quand il voyagera par terre ou par eau à la montée comme à la descente (18) ».

Pour surveiller ce poste douanier établi sur le fleuve, les sires de Montluel élevèrent au xiii^e siècle une Bastide près de Jonage (le hameau de la Bastie rappelle son emplacement) et affectèrent une partie des revenus de ce péage à l'entretien de cette féodalité d'où le nom de : vingtain de la Bastie de Montluel.

Le 29 décembre 1325, par un acte passé à Crémieu dans la maison de Jean d'Amblerieu, grand cellier de la terre de la Tour, Jean, seigneur de Montluel, criblé de dettes et sans enfant, fit une donation entre-vifs (19) : il céda à Henri Dauphin, oncle et régent du Dauphin Guigues, son château de Vaulx-en-Velin et la Bastie de Montluel, près de Jonage, avec toutes leurs dépendances. Pour reconnaître cette libéralité, Henri lui donna pour payer ses dettes 3.000 florins d'or de Florence. Quelques années plus tard, avant d'être enseveli au Monastère des Dames de Sallettes, Henri Dauphin, par son testament rédigé le 19 mars 1329 « dans la salle de la maison de Montiracle » fit légataire universel de ses biens son neveu Guigue, dauphin de Viennois.

De ce fait, le péage ou vingtain de la Bastie passa au domaine delphinal. Cependant, le comte de Savoie éleva des réclamations : il prétendait que le cours du fleuve lui appartenait exclusivement dans le mandement de Jonage, comme jadis à Adhémar de Beauvoir. Dans l'intérêt public et afin, que le port de la Bastie ne soit pas inutile au Dauphin, on fit les conventions suivantes : le bateau de ce port pourra recevoir des arrivages et être remorqué par corde le long des rives réclamées ; le châtelain de Jonage, pour le comte de Savoie, pourra posséder dans ce port un bateau, non pour percevoir le pontonage ou louage comme dans un port public, mais pour les nécessités du château et pour les officiers du comte ; si le châtelain ne possède pas de barque, ces derniers auront droit de passage à volonté sur le bateau de la Bastie (20).

Le traité de Paris de 1355 qui reportait au Guiers la frontière de Savoie, réunit les deux péages de Jonage dans la main delphinale. Une " pancarte " ou tarif officiel des droits fut établie par arrêt du Parlement de Grenoble le 10 juin 1532.

En pratique, les rois dauphins louaient leurs deux péages de Jonage groupés pour trois années consécutives ; les registres de la Chambre des Comptes ont conservé plusieurs spécimens de ces baux. Tel celui d'Antoine Procuret qui en 1513 prit la ferme des péages de Jonage et de la Bastie de Montluel au prix annuel de 873 livres ; ou bien encore celui de Jean Mellat du lieu de Saint-Symphorien qui l'afferma en 1542 au prix de 1.080 livres par an.

Cette somme est relativement élevée : elle indique que la batellerie fluviale était encore fort active sur le Rhône au xv^e siècle ; il est vrai que chaque bateau ou radeau passant à la

(18) Cart. lyonnais, T. I, p. 196.
(19) Valbonnais, *Hist. du Dauphiné*, II, p. 203.
(20) Cart. de l'île Barbe, I, p. 463-65.

Bastie de Montluel devait payer quatre deniers tournois, sans compter son chargement. Si c'était du sel, par exemple, il redevait en plus 3 gros par sommée de sel (la sommée valait 10 setiers) (21).

En novembre 1637, parut un édit du roi Louis XIII qui ordonnait que, pour couvrir les frais de la guerre contre l'Espagne, il serait procédé à l'aliénation de tout le Domaine en Dauphiné ; c'est ainsi que le péage de Jonage fut vendu par les commissaires à l'aliénation du Domaine le 27 septembre 1638, au seigneur engagiste du lieu qui le possédait encore à la Révolution (22). La réformation des péages de 1660 avait « estint et supprimé le doublement » des péages de la Bastie et de Jonage et remboursé « une partie des finances rentrées dans les coffres du roi » (23).

**

Plus en aval sur le Rhône, le cours du fleuve était revendiqué par les seigneurs de Miribel, en Bresse, qui naturellement y tenaient péages.

Dès 1214, Guy, fils d'Ulrich de Bagé, seigneur de Miribel, exempte les Chartreux, leurs messagers, leurs biens et leurs transports, de tous droits de péage soit par eau, soit par terre (24). Ce chevalier partit à la Croisade, mais n'en revint pas ; le château de Miribel passa à sa fille, Marguerite, qui avait épousé un Beaujeu. Celui-ci, Humbert, seigneur de Beaujeu et de Miribel, et dame Marguerite son épouse, font valoir en 1233 leur droit d'usage sur la rive du Rhône et cela jusqu'à la pointe d'Ainay à Lyon.

Plus tard, lorsque en 1280, Louis de Beaujeu cède ses biens à Vaulx et à Villeurbanne à Humbert de la Tour, il se réserve ses droits sur le Rhône, ses péages et ses droits d'arrivage, soit à cause de son port de Miribel, soit à cause de ses autres ports sur le fleuve.

Mais en 1325, Guichard de Beaujeu est fait prisonnier à la bataille de Varey, et retenu dans les prisons du Dauphin au fort de Cornillon, puis au prieuré de Saint-Vallier. Des arbitres lui imposent en septembre 1326, un traité de paix où ils entendent, disent-ils, « sauvegarder le péage du seigneur de Beaujeu près de Miribel, tout comme le péage du Dauphin sur le fleuve à la Bastie de Montluel et au-dessous... les droits du comte de Savoie et du seigneur de Chandieu » (25).

En 1348, Edouard, sire de Beaujeu, ayant refusé l'hommage au Dauphin, Humbert II prit d'assaut la ville de Miribel et fit capituler le château. A partir de cette date, le péage de Miribel en Bresse devint un fief du Dauphiné et une "pancarte" y fut dressée le 15 février 1411.

En 1662, lors de la réglementation des péages sur le Rhône, les propriétaires de celui de Miribel furent autorisés à continuer à en jouir ; au port de Neyron, suivant le tarif de la "pancarte"

(21) Arch. de l'Isère, B. 2.897, + 62. — Inventaire des archives de l'Isère, II, p. 141.

(22) Arch. de l'Isère, B. 2.923, fo 264.

(23) Salvaing de Boissieu. — *De l'usage des fiefs*, p. 362.

(24) Arch. de l'Ain, H. 228.

(25) Cart. de l'Île Barbe, I. p. 453.

de 1411 et les lettres de Charles II, duc de Savoie, du 10 février 1506 ; mais pour « les mats, dit le texte, la taxe ne pourra excéder 10 livres tournois ». (26).

**

Ainsi, la "route d'eau" que constituait le Rhône en amont de Lyon, était encombrée de postes douaniers que les seigneurs riverains conservaient jalousement, bien plus, semble-t-il, dans l'intérêt de leurs revenus que dans l'intérêt des chemins de halage de leur entretien et de leur amélioration. Le domaine delphinal réussit à s'approprier quelques-uns d'entre eux pour le plus grand profit du Trésor et à en supprimer quelques autres.

La simple présence sur le Rhône, le long des berges du Velin, de ces bureaux de péages, de ces ports d'arrivage ou de pontonnage est un indice de l'activité de la batellerie fluviale d'autrefois dont les traditions maintenues jusqu'à nos jours (27) remontent très haut dans le passé.

Dr Joseph SAUNIER

(26) Salvaing de Boissieu. *De l'usage des fiefs*, p. 362.

(27) cf. Henri Perret : "Avec les marinières du Rhône", "Evocations" n° 4, p. 9.

Un Lieutenant Général de la
Grande Fauconnerie de France